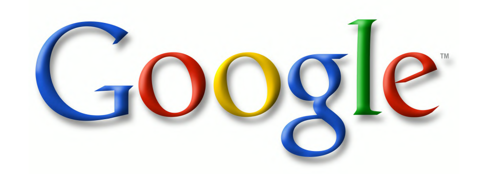


This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at http://books.google.com/


3 2044 103 260 170

"Luxor"

Gutachten und Sentenzen

171
2124

HARVARD
LAW
LIBRARY
1879

Digitized by Google


171
2124



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Luxor case.

c6

Gutachten und Sentenzen

436

des

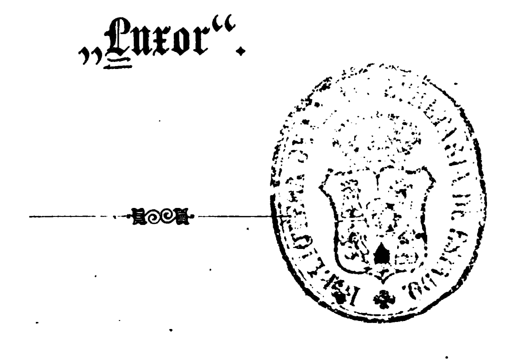
von der peruanischen Regierung angehaltenen,

von den

Gerichtshöfen erster und zweiter Instanz

als „gute Prise" erklärten deutschen Dampfers

„Luxor".



1879.

Druck: Wilhelm Baensch. Dresden.

Digitized by Google

Digitized by Google

Herr Decan!

Von Ihnen beauftragt, um über die gesetzliche Stellung des deutschen Dampfschiffes „Luxor" in dem gegenwärtigen Kriege Bericht zu erstatten, müssen wir vor allem Sie und das verehrliche Advocaten-Collegium ersuchen, den Verzug in der Ausführung des uns gewordenen Auftrags entschuldigen zu wollen, in Anbetracht des Ernstes der Sache an sich selbst und der anerkannten Nothwendigkeit eines überlegten Studiums der Grundsätze des internationalen Rechtes, welche auf die gegenwärtige Frage Anwendung finden könnten.

Wir mußten über diese Thatsache tief und lange nachdenken, weil sie, wenn auch im Leben der Völker häufig vorkommend, hier von so eigenthümlichen Umständen begleitet wird, daß sie den Fall des „Luxor" als eine neue und ganz besondere Ausnahme erscheinen lassen.

Der größeren Klarheit wegen beginnen wir mit der Darstellung der die Kriegscontrebande und ihre Unterdrückung betreffenden Grundsätze; darauf werden wir die Vorschriften des Völkerrechts auf den Fall des „Luxor" anwenden und, die besonderen ihm eigenen Umstände berücksichtigend, werden wir sodann versuchen aufzufinden, ob besagtes Schiff jene Grundsätze des Völkerrechts verletzt hat und ob, im Falle der Uebertretung, es dadurch der Strafe der Confiscation verfällt.

I.

Wir brauchen hier nicht daran zu erinnern, welches das eigentliche Wesen der Neutralität ist, noch welche die Pflichten

Digitized by Google

sind, die sie denjenigen Völkern auferlegt, welche dieselbe während eines internationalen Krieges beobachten wollen. Es genügt unserem Vorhaben, darauf hinzuweisen, daß, da die Neutralität auf der Thatsache beruht, an dem Kriege nicht Theil zu nehmen, der Staat, der die Rechte eines Neutralen genießen will, sich nothwendigerweise enthalten muß, irgend welchem der Kriegführenden Hülfe oder Unterstützung zu gewähren. Jene Enthaltung begründet die Hauptpflicht der Unparteilichkeit; ihr zufolge ist es nicht erlaubt, einem Kriegführenden Truppen zu senden, noch ihm Kriegsschiffe zur Verfügung zu stellen, noch auch ihm die Mittel zu verschaffen, seine Feindseligkeiten aufrechtzuerhalten. Jede Uebertretung in dieser Hinsicht läßt den Neutralen seine wesentlichste Eigenschaft gegenüber dem anderen Kriegführenden verlieren und ermächtigt diesen, den Beschützer seines Gegners als Feind zu behandeln.

Aber es kann der Fall vorkommen, daß, während eine Macht die Pflichten der Neutralität gewissenhaft beobachtet, einer oder mehrere ihrer Unterthanen die Waffen zu Gunsten eines Kriegführenden ergreifen, ihm irgendwelche Hülfsmittel verschaffen, in einem Worte ihn mit Kriegsmaterial versehen. Es ist klar, daß solche Handlungen, so lange sie nicht von der befreundeten Regierung ermächtigt oder gebilligt werden, keine officielle Verletzung der Neutralität darstellen; es ist aber auch sicher, daß die Unterthanen der neutralen Macht, die dermaßen handeln, ihrerseits den Charakter Unparteilicher verlieren, sich einem der Kriegführenden feindlich erweisen und als Feinde behandelt werden können, da sie mittelbar oder unmittelbar an dem Kriege theilnehmen. Und wenn es auch der Botmäßigkeit der neutralen Macht freisteht, solche Uebertretungen seitens ihrer Unterthanen zu bestrafen und zu unterdrücken, so behält auch der Kriegführende, den jene Uebertretungen schädigen, ihren Urhebern gegenüber das Recht, mit ihnen zu verfahren wie mit dem Feinde, und hat genügende Gerichtsbarkeit, um Handlungen offenbarer Feindseligkeit zu unterdrücken, ohne daß der neutrale Staat etwas einwenden könne, da jeder Einspruch ihn jenes Charakters berauben würde; denn einen Schuldigen in Schutz nehmen, ist soviel, als sein Benehmen gutzuheißen, und die Billigung seitens

Digitized by Google

einer Regierung der Feindseligkeiten ihrer Unterthanen gegen einen anderen Staat vernichtet die Neutralität.

Es erhellt hieraus, daß jede dem Neutralen verbotene Handlung in Kriegszeiten für denjenigen, der sie begeht, die nothwendige Folge mit sich bringt, als Feind behandelt zu werden, und daß es genügt, zu zeigen, wie die That eines fremden Unterthans die Gesetze der Neutralität verletzt, um unter die Gerichtsbarkeit des geschädigten Staates zu verfallen.

Da es sich hierbei um einen Fall von Kriegscontrebande handelt, sehen wir zu, ob die Beschäftigung eines neutralen Schiffes mit jenem verbotenen Handel es dieses Charakters beraubt und als feindlich betrachten läßt; das heißt, sehen wir zu, ob der Transport von Kriegscontrebande eine Verletzung der Neutralität ist.

Der von allen Staaten anerkannte Grundsatz, daß die neutralen Mächte während des Krieges die Freiheit des Handels mit den Kriegführenden bewahren, mit anderen Worten, daß eins der Rechte, die sich von der Neutralität herleiten, darauf beruht, in ihren Freundschafts- und Handelsbeziehungen mit den letzteren nicht gestört zu werden, ist natürlich auch Beschränkungen unterworfen. Eine derselben besteht in dem Verbote für den Neutralen, von jener Freiheit zum Schaden des einen Kriegführenden und zu Gunsten des anderen Gebrauch zu machen. „Es ist vor allem nöthig, sagt Vattel, die gewöhnlichen Waaren, die in keiner Beziehung zum Kriege stehen, genau zu unterscheiden von denjenigen, die ihm ganz besonders dienen. In Bezug auf die ersten muß der Handel vollkommen frei sein, und die Kriegführenden haben kein Recht, ihn den Neutralen zu verbieten, da ihre Versendung den Feind nicht stärker macht, noch die Sicherheit der kriegführenden Mächte bedroht; aber in Betreff der letzteren giebt es volles Recht, deren Transport zu hindern, da sie einen mehr oder weniger unmittelbaren Einfluß auf den Ausgang des Krieges üben würden.“ [1]) Es giebt also einen verbotenen Handel in Bezug auf gewisse Länder, sobald ein Krieg entsteht, der darin besteht, Waaren nach feind-

---

[1]) Vattet, Völkerrecht. Lib. III, Cap. VII, § 112.

Digitized by Google

lichem Gebiete überzuführen, die unmittelbar für die militärischen Unternehmungen bestimmt sind. — Das Schutz gewährende Princip der Neutralität kann in der That nur von denjenigen angerufen werden, die sich durchaus enthalten, an dem Kriege Theil zu nehmen, sei es mittelbar oder unmittelbar.

Der Verbot des angegebenen Handels ist nur eine Folgerung aus dem Fundamentalsatz, der den Neutralen die Pflicht auferlegt, sich jeder Handlung zu enthalten, welche bei einem der Kriegführenden die Mittel zur Fortsetzung des Kampfes vermehren könne, zum Nachtheil des anderen. „Da der Krieg nicht geführt werden kann“, sagt Ortolan, „ohne Waffen, ohne Geschosse, ohne Pulver und andere für die militärischen Unternehmungen unerläßliche Gegenstände, so ist es klar, daß eine wahre Hülfeleistung darin liegt, einer der kriegführenden Mächte derartiges Kriegsmaterial zuzuführen.“ [2]) Wir können als natürliche Folgerung hinzufügen, daß jenes Verhalten, welches einem der Streitenden Hülfe gewährt, eine Feindseligkeit für den anderen ist.

Wenn der neutrale Staat selbst sich jenem verbotenen Handel widmet, indem er die Versendung bewirkt oder begünstigt, so wissen wir schon, daß jene Thatsache, da sie die Neutralität zerstört, ihn als Feind betrachtet werden läßt und ihn zum Kriege führen kann. Aber wenn einer oder mehrere Unterthanen der neutralen Macht es sind, die aus eigener Hand verfahren, so werden sie allein die Urheber der Feindseligkeit sein, ohne irgend welche Verantwortlichkeit für ihre Regierung, die dieselbe weder ermächtigte noch billigte. Demzufolge wird der beschädigte Kriegführende, jenes ihm vorher anerkannte Recht, zu richten und Zwangsmaßregeln anzuwenden, an den Uebertretern der Neutralität anzuwenden haben.

„Es handelt sich um das Recht der Gerichtsbarkeit“, sagt Heffter, „dessen Ausübung kommt ausschließlich dem Kriegführenden zu, der sich geschädigt glaubt; das Einschreiten einer anderen

---

[2]) Ortolan, Régles Internationales et Diplomàtiques de la mer. — Tom. II, Lib. III, Chap. IV, Page 176.

Digitized by Google

Macht würde nur in Fällen offenbarer Ungerechtigkeit oder unmenschlicher Grausamkeit zulässig sein.“[3])

Nachdem es also festgestellt ist, daß die Kriegscontrebande die Neutralität zerstört, wollen wir uns nicht mit der Aufzählung der Waaren aufhalten, die in jene Rubrik gehören. Es ist in diesem Falle überflüssige Mühe, denn wenn es Gegenstände giebt, die in der ganzen Welt für Kriegscontrebande gelten, so sind das Waffen und Munition. Wir müssen uns mit der Strafe beschäftigen, welche die Kriegscontrebande ihren Urhebern zuziehen kann, und die Grenzen suchen, zwischen welchen von dem benachtheiligten Staate das Recht der Unterdrückung und Bestrafung ausgeübt werden kann.

II.

Sämmtliche Autoren und civilisirte Völker stimmen darin überein, daß die Gegenstände der Kriegscontrebande von den Kriegführenden an Bord des Transportschiffes confiscirt werden können, um zu verhindern, daß sie in den Besitz des Feindes gelangen. Die Anwendung dieser Strafe wird von Niemandem widerlegt, sie wird vielmehr als Folgerung zweier allgemein angenommener Grundsätze betrachtet: den einen haben wir bereits angeführt, er bezieht sich auf das Wesen des unerlaubten Handels an sich selbst; der zweite ist das Recht jedes kriegführenden Staates, seinem Feinde die Mittel zu entziehen, Krieg zu führen und die Anschaffung oder Vermehrung jener Mittel zu verhindern.

Bevor wir aber die zu einer rechtmäßigen Confiscation nöthigen Bedingungen betrachten, müssen wir einen anderen unter den Schriftstellern streitigen Rechtspunkt untersuchen. Hat die kriegführende Macht das Recht, außer der feindlichen Waare auch das sie führende neutrale Schiff zu confisciren? Wir glauben diese Frage etwas ausführlicher behandeln zu müssen.

Halten wir uns an die eben aufgestellten Grundsätze, so scheint nichts natürlicher und logischer, als das betreffende Schiff

---

[3]) Heffter, Le Droit International Public de l'Europe. — Lib. II, Chap. III, § 159, Page 307.

Digitized by Google

wie ein feindliches zu behandeln. Sobald man die Ueberführung von Kriegscontrebande nach einem kriegführenden Staate als der Neutralität widersprechend ansieht, ist es einleuchtend, daß das Schiff, welches den Transport übernimmt, denselben Bedingungen wie die feindlichen Schiffe unterworfen bleiben muß. Die gegen einen der Kriegführenden geübte feindliche Handlung stellt sich seitens des betreffenden Schiffes als eine Hülfe für den anderen in seinen Kriegsunternehmungen dar. Indem der Schutz des neutralen Staates aufhört, sobald die von ihm beobachtete Neutralität von seinen Unterthanen verletzt wird, schützt auch die befreundete Flagge das feindselige Schiff nicht mehr; es können keine Rücksichten die geschädigte Macht zurückhalten, ein Schiff zu confisciren, das dem Feinde Dienste leistet, sich ihm anschließt und in seinen Kriegsoperationen so großen Beistand gewährt. „Nicht jedes Schiff", sagte Mr. Dupin vor dem französischen Cassationshofe in der Sache des „Karl Albert", „das eine neutrale oder befreundete Flagge führt, ist dadurch absolut unverletzlich; seine Unverletzlichkeit hört auf, sobald es die vom Völkerrechte bezeichneten Grenzen überschreitet; denn was nur bedingungsweise gewährt wird, bleibt ohne Wirkung durch die Nichterfüllung der Bedingung." — „Ist es nicht Spott", fügte der berühmte Rechtsanwalt hinzu, auf den „Karl Albert" sich beziehend, der soeben die Feinde der bestehenden Regierung nach französischen Häfen geführt hatte, „zu behaupten, daß jenes Schiff neutrale oder Freundes-Flagge führt? Freund wessen? Ist es ein Freund Frankreichs oder ein Freund der Feinde Frankreichs?" Die Worte Mr. Dupin's sind sehr richtig, die befreundete Flagge kann nicht geachtet werden, wenn derjenige, der von ihr Gebrauch macht, sich des falschen Scheins der Freundschaft bedient, um straflos Schaden zu thun.[4])

Die Beschränkung des Rechts der kriegführenden Mächte auf die Confiscation der Kriegscontrebande genügt nicht, um die Verletzung der Hauptpflicht der Neutralen zu verhindern. Damit erreicht man höchstens, eine Feindseligkeit gegen den

---

[4]) E. Dupin, Requisitoir Plaidoyer et discours de rentrée. — T. II, Partie LXXXI, P. 481.

Digitized by Google

anderen Kriegführenden auszuüben, zu der man stets berechtigt ist, da es Kriegsbrauch ist, die Macht und Hülfsmittel des Feindes möglichst zu vermindern. Das schuldige Schiff leidet nichts darunter, höchstens in dem Falle, daß ihm die Fracht nicht bezahlt wird, weil es die Waffen nicht abgeliefert hat. Es ist also ein lächerliches Recht, sich nur der Kriegscontrebande bemächtigen zu können, wenn es sich gerade darum handelt, das von dem Uebertreter der Neutralität begangene Vergehen zu strafen.

Cauchy, nach dessen Ausspruch die Völker sich heutzutage zur Nichtconfiscation der Contreband-Schiffe hinneigen, erkennt nichtsdestoweniger im Princip das Vernünftige der Maßregel an. „Ich kenne keine schönere Sache zur Vertheidigung", sagt dieser Schriftsteller, „als die der Neutralen, wenn sie sich uns als die Sache der Civilisation, des Handels, der Redlichkeit, der Gerechtigkeit und des Friedens zeigt. Aber ich möchte nicht, daß man unter jenen ehrwürdigen Namen Handlungen zu verbergen sucht, die den Betrug und den Krieg durchschimmern lassen. Wenn meine Sympathieen zwischen dem Kriegführenden, der von den Waffen Gebrauch macht, und dem Neutralen, der sie ihm verschafft, zu wählen hätten, würde ich nicht zaudern, ich gestehe es, den ehrlichen und offenen Krieg in dem Theile, wo der Herrscher seinen Thron und der Soldat sein Leben auf's Spiel setzt, jenen verhüllten Neutralitäten vorzuziehen, wo einige Händler, als thätige, wenn auch geheime Gehülfen im Kriege, nichts weiter riskiren, als ein wenig Gold, in der Hoffnung, mehr davon zu verdienen. Die einfache Confiscation der Kriegscontrebande, mit der Befugniß des neutralen Schiffes, seine Reise ungehindert fortzusetzen, ist meiner Meinung nach eine sehr leichte Strafe für einen unter Mißbrauch der heiligsten Rechte ausgeführten Betrug." [5])

Bynkershoek [6]) hatte sich früher gegen die Immunität der Contrebande-Schiffe ausgesprochen und die damals zwischen

---

[5]) E. Cauchy, Le Droit Maritime International, Tg. Pag. 209.

[6]) Guest. Jur. Publ., T. V. P. 12, citirt von P. Fiore in seinem Recht I, pub. II, T. P. 509.

Digitized by Google

Holland und anderen Staaten bestehenden Verträge bekämpft, die nur die Kriegscontrebande und nicht das Schiff für confiscirbar erachteten.

Besagter Schriftsteller stellt folgenden Unterschied fest: „Wenn der Besitzer des Schiffes und der Waaren die Beschaffenheit der an Bord verladenen Contreband-Artikel nicht gekannt hat, so können die nicht verbotenen Gegenstände nicht confiscirt werden; aber wenn der Schiffspatron mit vollem Bewußtsein die Contreband-Waaren verladen hat, so kann nicht allein die Contrebande, sondern auch das Schiff confiscirt werden.“

Man sieht also, daß nicht allein die von uns auseinandergesetzte Theorie die einzige mit den internationalen Principien, welche die Beziehungen der neutralen zu den kriegführenden Mächten regeln, übereinstimmende ist, sondern auch, daß sie von zwei Autoritäten in dem Fache als eine gute anerkannt wird.

Untersuchen wir weiter die Meinungen anderer geachteten Schriftsteller, um auf die gegenwärtige Frage das möglichste Licht zu werfen.

Kluber, ein deutscher Schriftsteller, versichert im § 290 seines Werkes „Modernes Völkerrecht Europas“: „Der größte Theil der in Kraft befindlichen Verträge (seiner Zeit: das Buch erschien 1818) gestatten, die Kriegscontrebande zu confisciren, aber nicht den Rest der Ladung, noch die Schiffe, Wagen und Pferde. Nur in einer geringen Anzahl von Verträgen wird in gewissen Fällen die Confiscation letzterer Gegenstände zugelassen“; und fügt weiter hinzu: „Andererseits, außer den Verträgen, sind in der Sache die Rechtsgrundsätze noch nicht durch einen gleichförmigen und allgemeinen Gebrauch sanctionirt. Die Politik oder die Macht entscheiden häufig die Frage.“

G. F. de Martens[7]) drückt sich über die Sache folgendermaßen aus: „Was die Waaren anbelangt, die in der Regel als Contrebande betrachtet werden müssen, hält sich die kriegführende Macht, die sich ihrer bemächtigt, für befähigt, sie zu confisciren; früher confiscirte man auch ganz oder theilweise das Schiff, das sie verlud. Heute stellen fast alle Handelsverträge fest,

---

[7]) Précis du Droit des Gens Moderne de l'Europe, t. 2, pag. 319.

Digitized by Google

daß nur die Contrebandwaaren confiscirt werden, während dem Schiffe erlaubt wird, mit dem Reste der Ladung seine Reise fortzusetzen, und daß das neutrale Schiff niemals, oder höchstens in gewissen besonderen Fällen, confiscirt wird. Dessenungeachtet ist das Verhalten der kriegführenden Mächte nicht immer gleichförmig mit Bezug auf die Staaten, mit denen dieser Punkt nicht durch Verträge geregelt worden ist, besonders wenn die ganze Ladung oder der größte Theil derselben aus Contrebande besteht.

Cauchy,[8]) dessen Meinung wir bereits angeführt, endet seine Auseinandersetzung über diesen Punkt, indem er sagt: „Vielleicht hat die große Schwierigkeit, eine Strafe anzuwenden, deren Grundlage nichtsdestoweniger sehr gerecht ist, die Staaten dahin geführt, mit Bezug auf die Contrebande jede Confiscation des Schiffes oder der verbotenen Waaren abzuschaffen . . . Die Contrebande ist demnach das einzige Confiscirbare bei dem gegenwärtigen Stande des Völkerrechts.“ Weiterhin versichert er, daß dieses Princip nur durch die Verträge eingeführt ist.

Hautefeuille[9]) behauptet, daß das Schiff frei von Confiscation bleiben muß, aber er verkennt nicht, daß die Verträge es sind, die dieses Princip sanctionirt haben, und stützt sich sogar, um seine Doctrin zu begründen, auf die inneren Gesetze vieler Staaten.

Ortolan[10]) und Fiore[11]) sind auch der Meinung, daß das Schiff nicht confiscirbar ist.

„Phillimore erkennt an“, sagt Calvo,[12]) „daß unter Beachtung der Vorschriften des modernen internationalen Rechts die Confiscation nur in Hinsicht auf die unerlaubten Waaren angebracht ist, aber er gesteht ein, daß es Fälle giebt, wo die

---

[8]) Schon citirt.

[9]) Le Droit des Nations Neutres, T. III, Tit. XIII, P. 236.

[10]) Schon citirt.

[11]) Nouveau Droit International Public, trad. par Mr. Pradier Fodéré, T. II, 2te Partie, Chap. XVII.

[12]) Derecho International Teórico y Práctico de Europa y América, T. II, P. 267, Par. 606.

Digitized by Google

Anwendung der strengen Bestimmungen des Alterthums stattfinden kann."

Dana, ebenfalls von Calvo citirt, hält das Schiff für confiscirbar, wenn es sich betrügerischer Mittel bedient, um den Kriegführenden zu hintergehen.

Bluntschli, ein neuerer deutscher Schriftsteller, sagt ausdrücklich in seinem Werke über internationales Recht § 810, „daß das neutrale Schiff für gute Prise erklärt werden kann, wenn sein Eigenthümer gewußt hat, daß es Contrebande führte und sich jenem Transport nicht widersetzte."

Hören wir zum Schlusse die Meinung einer der größten Autoritäten in Europa an, die Heffter's, eines Deutschen wie Bluntschli. In seinem Werke „Oeffentliches Internationales Recht Europas" drückt er sich im § 161 folgendermaßen aus: „Der Handel mit verbotenen Waaren macht an sich selbst das Vergehen der Contrebande nicht aus. Es ist überdies nöthig, daß die neutralen Schiffe durch den Transport jener Gegenstände nach den feindlichen Häfen sich einer gegen die Neutralität verstoßenden Handlung und dadurch der rechtmäßigen Aufbringung schuldig machen." Und weiterhin in demselben Paragraphen finden wir folgende Zeilen: „Es ist ein sehr alter, zum Theil auf die Bestimmungen der römischen Gesetze und auf die Doctrinen der Romanisten sich stützender Brauch, der die Kriegführenden befähigt, sich der nach den feindlichen Häfen geführten Gegenstände der Contrebande zu bemächtigen und jener Erbeutung durch einen Akt Gültigkeit zu verleihen, der unter der Benennung ‚für gute Prise erklären' bekannt ist. Das nach einem Hafen bestimmte Schiff kann nur in dem Falle für gute Prise erklärt werden, daß seine Rheder oder Eigenthümer volle Kenntniß der heimlichen Bestimmung der Ladung gehabt haben. In verschiedenen Verträgen hat man dennoch ausdrücklich zu Gunsten der angehaltenen Schiffe zugestanden, daß der Capitain seine Reise ungehindert fortsetzen kann, nachdem er die an Bord gefundenen verbotenen Gegenstände abgegeben hat."

Aus der eben angestellten Untersuchung ergeben sich folgende Thatsachen, die zur Grundlage der Meinung dienen sollen, die wir weiter unten über den Fall formuliren werden:

Digitized by Google

1. Es ist keine Gleichförmigkeit unter den Autoren mit Bezug auf den uns beschäftigenden Punkt vorhanden.

2. Bei aller Verschiedenheit der Meinungen sieht man doch, daß nach den Principien des Rechts die Confiscation des neutralen Contreband-Schiffes behauptet und die entgegengesetzte Ansicht nur als eine den neutralen Mächten bezeigte Huldigung erachtet werden kann.

3. Die moderne Tendenz ist im Falle der Kriegs-Contrebande für die Freiheit des neutralen Schiffes; aber dieses Princip leitet sich nur von den bestehenden Verträgen her und bildet so nur für diejenigen Mächte, die an jenen Verträgen Theil genommen, ein bindendes Gebot.

4. Die meisten Schriftsteller stimmen darin überein, daß diese Frage noch nicht von den durch Verträge nicht gebundenen Seemächten auf eine gleichförmige Weise entschieden ist.

5. Die deutschen Publicisten geben zu, daß das Contreband-Schiff angehalten und als Prise gerichtet werde, und daß es für gute Prise erklärt werden soll, wenn der Transport von Kriegs-Contrebande mit Kenntniß der Eigenthümer oder Rheder des Fahrzeuges bewerkstelligt wurde.

Diese Schlüsse werden uns in Folgendem dienlich sein. Für jetzt setzen wir die Untersuchung der Frage in abstracto fort und gehen zur Prüfung der Bedingungen über, die gefordert werden müssen, damit das Vergehen der Contrebande als bestehend angesehen und ihm die vom Gesetz bezeichnete Strafe zuerkannt werden könne.

III.

Es ist zweifellos, daß die für die nothwendige Zusprechung der, der Kriegs-Contrebande bezeichneten Strafe erforderlichen Bedingungen verschieden sein müssen, je nach der Doctrin des geschädigten Staates hinsichtlich der Ausdehnung der Strafe selbst. Aber es giebt auch in dieser Sache allgemeine und gemeinsame Principien.

Erstens muß die für Contrebande gehaltene Ladung wirklich das sein, das heißt die Waaren müssen überall für ver-

Digitized by Google

botene gelten. Wenn es offenbar ist, daß die Gegenstände zu denen gehören, die für den Krieg bestimmt sind, so muß noch der Umstand hinzukommen, daß dieselben sich in größerer Anzahl, als für die Vertheidigung oder zum Privatgebrauch des Fahrzeugs selbst nöthig sein könnte, an Bord vorfinden.

Bei Confiscation wirklich feindlicher Contrebande muß wenig daran gelegen sein, welche Absicht die Rheder hatten, die sie an Bord brachten. — Wenn das Fahrzeug getäuscht, die Ladung heimlich verladen wurde, unter Verbergung des Inhalts, existirt immer das Recht, sich jener für den Feind bestimmten Hilfsmittel zu bemächtigen, mit Vorbehalt besonderer, zu Gunsten des Neutralen eingeführten Umstände. Gemäß dem Verfahren einiger Staaten, die auch das Schiff confisciren, gemäß der nach Heffter, Kluber und Bluntschli in Europa herrschenden Ansicht, daß das Schiff, dessen Rheder den Handel gekannt haben, dem sie sich widmeten, ergreifbar ist, bleibt in solchen Fällen in voller Kraft das Princip der alten Theorie, nach welchem der Schmuggler beweisen muß, er habe von der Contrebande keine Kenntniß gehabt oder deren Transport nicht freiwillig übernommen.

Es ist auch nöthig, damit die Waffen und anderes Kriegsmaterial als Contrebande erachtet werden, daß dieselben nach dem Gebiete eines der Kriegführenden bestimmt seien; denn der Transport von Waffen nach neutralen Häfen kann nicht folgerichtig als solches gelten, weil die Ladung nicht für den Feind bestimmt erscheint.

Hierbei sind verschiedene Streitfragen entstanden. Man hat zu unterscheiden versucht, ob die Strafe nur anwendbar ist, wenn das Fahrzeug beim Abladen der Waffen im feindlichen Hafen überrascht wird, oder ob das Recht des geschädigten Kriegführenden von dem Augenblicke an beginnt, da das Schiff den Hafen verläßt, wo es die Ladung aufgenommen. Es ist auch viel bestritten worden, wann das Vergehen der Kriegscontrebande verjährt.

Der erste Punkt ist von allen Publicisten in gleicher Weise entschieden. Es ist nicht nöthig, das Schiff in dem Augenblicke zu überraschen, wo es die Contrebandwaaren in den feindlichen

Digitized by Google

Hafen einbringt; es genügt, daß dasselbe, mit den angegebenen Waaren an Bord, nach jenem Hafen bestimmt gewesen ist.[13]) „Von dem Augenblicke an", sagt Calvo,[14]) „daß ein Schiff, mit verbotenen Waaren an Bord, seine Reise nach einem kriegführenden Hafen unternimmt, ist es der Confiscation unterworfen, weil es vorausgesetzt wird, daß dasselbe die Beschädigung, deren Verwirklichung eine unvorgesehene That hinderte, vollbracht hat."

Der eigentlich bestrittene Punkt ist, ob das Schiff immer der Strafe unterworfen bleibt, nachdem es seine Waaren entladen und abgeliefert hat. Von vornherein sieht man, daß diese Frage nur für jene discussionsfähig ist, die das Fahrzeug für confiscirbar halten. Diejenigen, die entgegengesetzter Ansicht sind, behandeln nur eine müßige Frage. Wenn es behauptet wird, daß nur die Kriegscontrebande confiscirbar ist, ist es unmöglich, seitens des Kriegführenden das Recht der Confiscation auszuüben, da die Sache fehlt, die ihr anheimfallen würde, sobald das Schiff sich der verbotenen Waaren entledigt hat. Deshalb ist es merkwürdig, Fiore, Calvo und andere Publicisten diesen Punkt abhandeln zu sehen. Dies zeigt uns, daß es für die Staaten kein allgemeines zwingendes Princip giebt, welches die Confiscation des Schiffes verbietet, und daß diejenigen, welche das Fahrzeug vertheidigen, da sie sich in ihren Gründen nicht sehr sicher fühlen, danach trachten, zum wenigsten die Zeit abzukürzen, in der das Schiff der Aufbringung ausgesetzt ist.

Sehen wir nun zu, wie sich diese Frage lösen läßt.

Nach Fiore ist die Confiscation unstatthaft, sobald die Waare an ihrem Bestimmungsorte angelangt ist, und obschon dies auch die Meinung von Calvo ist, so geben beide zu, daß sie von jener der Gerichtshöfe Englands abweicht. Wenn auch Sir W. Scott in 1800 bei Gelegenheit der Festnahme der „Yonina" sagt, der Gebrauch, so wie er denselben begriffen habe, stelle fest, die Artikel müßten „in delicto" und während der Fahrt nach dem feindlichen Hafen confiscirt werden, so ist es doch eben so gewiß, wie Wheaton, Fiore selbst und andere be-

---

[13]) P. Fiore, T. II, pag. 510.

[14]) Schon citirt, T. 11, Par. 659, P. 255.

Digitized by Google

rühmte Tratadisten behaupten, daß England noch zur Zeit dieses gelehrten Richters einen entgegengesetzten Grundsatz befolgte und noch befolgt, wenn, nachdem die Contrabande schon stattgefunden, in den Schiffs-Papieren der Bestimmungsort oder die Natur der Waare verheimlicht wird.

In diesen Fällen genügte es nicht, daß das Schiff bei seiner Rückreise festgenommen, um selbst die Rückladung frei zu erklären, und nach Heileck, der von Calvo citirt wird, haben die Gerichtshöfe (wohl die Englands) ausdrücklich das Vergehen und seine peinlichen Folgen auf die Beendigung der Reise ausgedehnt. Nun ist wohl als einverstanden anzusehen, daß „Beendigung der Reise“ seine Rückkehr nach dem ursprünglichen Hafen bedeutet.

Ortolan erörtert den fraglichen Punkt nicht, und da er die Beschlagnahme des Schiffes nicht zuläßt, glaubt er, daß die Untersuchung desselben denjenigen überlassen bleiben muß, die das Schiff als der Confiscation verfallen annehmen.

Heffter, mit derselben Logik, indem er die Beschlagnahme des Schiffes und selbst seine Confiscation zuläßt, wenn der Eigner oder Befrachter die Verschiffung von Contraband kannten, stellt den Grundsatz auf, daß das Vergehen des Kriegs-Contrabands erst nach Beendigung der Reise des Schiffes verfällt.

Der Zeitpunkt, in dem ein Schiff seine Reise beendigt, ist nicht schwer festzustellen.

Hautefeuille, ein eifriger Vertheidiger der Vorrechte der Neutralen, drückt sich so darüber aus:[15]) Die Confiscation erfordert, daß der Contraband sich zur selben Zeit an Bord des nach einem feindlichen Hafen bestimmten neutralen Schiffes befinde. Es ist nicht genug, daß das Schiff diese Pflichtverletzung begangen, es muß dasselbe auf der That ertappt sein, derart, daß, selbst wenn es auf das Augenscheinlichste bewiesen wäre, daß ein neutrales Schiff einem der Kriegführenden Contraband-Waare zugeführt, verkauft oder überliefert habe, es nicht auf seiner Rückreise, ja nicht einmal bei seinem Auslaufen

[15]) Schon citirt, T. III, pag. 223.

Digitized by Google

aus dem Hafen, wo es das Vergehen begangen, aufgehalten werden kann.

Der einmal begangene Contraband, selbst wenn er vollkommen bewiesen, kann nicht bestraft werden und berechtigt nicht zur Confiscation.

Doch sagt Hautefeuille zugleich, in so fern bei der von ihm angenommenen Lehre der völligen Freiheit des Contraband-Schiffes es überflüssig ist, über den Verfall der Verantwortlichkeit für den Contraband zu discutiren, und nachdem er die Lehre Englands bestritten hat: „Die Rechts-Anschauung, die ich bestreite, kann nur von den Nationen für gültig gehalten werden, welche den Contraband als ein Vergehen ansehen, das der Kriegführende zu strafen berechtigt ist, oder von denjenigen, welche, die Confiscation der verbotenen Waare nicht als hinreichende Strafe haltend, dieselbe Strafe auf das schuldige Schiff ausdehnen.“

All das Vorhergehende beweist, daß auch in diesem Punkte es nichts Abgeschlossenes giebt; daß, je nachdem die Gesetze der Nationen die Confiscation des Contrabands oder auch der Schiffe bestimmt, die Frage eine andere wird; und schließlich, daß das Schiff nach den Begriffen der für die Confiscation stimmenden Publicisten festgenommen werden kann, wenn es seine Reise noch nicht beendigt hat. Nun ist es aber eine anerkannte Sache, daß gesetzlich das Schiff nicht seine Reise da beendigt, wo es einen Theil seiner Ladung löscht, sondern, wenn es nach seinem Ausgangshafen zurückkehrt, sei es nun mit einer Rückladung oder in Ballast.

Gleichviel nun, ob die von Frankreich geschlossenen Tractate und dessen Publicisten die Confiscation des Contraband-Schiffes nicht annehmen, und dafür halten, daß das Schiff, nachdem es einmal den Neutralitäts-Bruch verübt, der Verantwortlichkeit überhoben ist, so soll man doch nicht behaupten, daß seine Rechtslehre in dieser Beziehung immer dieselbe gewesen ist. Ein Beispiel wird es uns beweisen.

In 1832, den 24. April, ging der Sardinische Dampfer „Carlos Alberto“ von Livornia nach Barcelona; am Abend des folgenden Tages empfing er an Bord am Gestade der „Via

Digitized by Google

Reggio" J. K. H. die Herzogin von Berry und andere Personen ihres Gefolges, die schon in Livornia unter falschen Namen in die Schiffsrolle eingeschrieben waren. In der Nacht des 28. zum 29. April landete J. K. Hoheit mit sechs Personen an der nördlichen Küste von Marseille in einem Fischerboote, das den „Carlos Alberto" im Vorbeigehen erwartete. Die Französische Regierung, unterrichtet von dem Plan der Herzogin von Berry, nach Frankreich zu gehen, um ihre Freunde in dem Unternehmen der Wiedereinsetzung ihres Sohnes, des Herzogs von Bordeaux, auf den Thron seiner Vorfahren, dessen ihn die Revolution von 1836 beraubt hatte, anzufeuern: befahl sofort, den „Carlos Alberto" durch das Französische Kriegsschiff „Sphinx" überwachen zu lassen, doch war die Landung der Herzogin noch nicht bekannt.

Der „Carlos Alberto", nachdem er am 30. April in Barcelona angelaufen, fand sich am 3. Mai des Mittags auf der Höhe des Hafens „de la Ciotat" südlich von Marseille und mußte in Folge des Berstens seines Dampfkessels daselbst einlaufen; allein in dem Augenblicke, wo er um 1 Uhr des Abends in Ciotat einlaufen wollte, wurde er von der „Sphinx", die in größter Eile von Toulon kam, aufgebracht.

Dieses Begebniß gab zur Discussion von zwei Fragen in den Französischen Gerichtshöfen Anlaß.

1. Konnte der „Carlos Alberto", ein fremdes Schiff, das sich auf der Rhede von Ciotat, erlittenen Schadens halber, befand, als Feind behandelt und genommen werden, als ob Sardinien sich mit Frankreich im Krieg befände?
2. Konnte man ihn zwingen, die Passagiere gleich Gefangenen auszuliefern, weil diese die Herzogin von Berry bis zu ihrer Ausschiffung an der Küste Frankreichs begleitet hatten?

Der Königliche Gerichtshof von Aix, unter anderen Gründen sich darauf stützend, daß der „Carlos Alberto" die Flagge einer befreundeten Nation führte, und daß er nur aus Noth gezwungen, und als er keiner strafbaren Handlung mehr schuldig war, in einen Französischen Hafen eingelaufen und dabei auf-

Digitized by Google

gebracht worden, sprach alle Festgehaltenen, den Capitain und Supercargo frei, verordnete ihre Freigebung und Rückkehr nach Sardinien. Dieses Urtheil wurde, Dank der schwungvollen Worte des Herrn Dupin, von dessen Beantragung wir bereits einige Stellen citirt haben, vom Cassationshofe nichtig erklärt.

Der berühmte Jurist bestand darauf, daß die Confiscation des „Carlos Alberto“ gesetzlich sei, denn man müßte nicht verlangen, daß die von ihm begangene Verletzung gleichzeitig mit seinem Aufbringen wäre, bis es sie ausgeführt hatte.

Man sagt euch, fuhr Herr Dupin fort, daß seit der Ausschiffung drei Tage verflossen waren, und daß folglich das Aufbringen in diesem Falle die natürliche Vertheilung sei, die gleichzeitig mit dem Vergehen zusammentreffen soll; daß dem allen nur Verfolgung und kalte Rache zum Grunde läge. Das will also sagen, ihrem Sinne nach, wenn die Aufrührer Marseille angezündet hätten, würde man sich des „Carlos Alberto“ nur beim Wiederschein der Flammen haben bemächtigen können, den Tag darauf wäre es schon zu spät gewesen, denn das Feuer war vorüber, und nur Asche und Trümmer fand man.[16])

Der Cassationshof, unter anderen Gründen sich darauf stützend, daß der „Carlos Alberto“ durch Verletzung des Völkerrechts, indem er feindselige Acte begangen und die Feinde Frankreichs ins Land gebracht, sich der Vorrechte, die den unter der Flagge von befreundeten oder neutralen Nationen fahrenden Schiffen zugestanden sind, verlustig gemacht hatte, — und daß der Umstand eines nothgedrungenen Anlaufens ein Schiff nicht begünstigen könnte, das sich dazu hergegeben, den Anstiftern eines Complots zu dienen, erklärte die Sentenz des Gerichtshofes von Aix null und nichtig.

Hier haben wir die rechte und gesunde Auslegung des Cassationshofes von Frankreich. Selbst angenommen, es handelte sich hier nicht um einen internationalen Krieg, bleibt es doch unbestritten, daß der „Carlos Alberto“ die in jedem Bürgerkrieg

---

[16]) Baron C. de Martens, causes célèbres du droit des gens T. V. — Causes diverses N. Pag. 535 a 553; und auch Requisit. Plaid. de Dupin, schon citirt.

Digitized by Google

vorgeschriebene Neutralität verletzt hatte und nicht in flagranti festgenommen war.

Um diesen Punkt zu schließen, bemerken wir noch, daß es für die Gültigkeit der Confiscation des Kriegs-Contrabands oder des Schiffes nöthig ist, daß weder die Beschlagnahme, noch die Confiscation in neutralen Meeren stattfinde.

IV.

Nachdem wir nun den Stoff in seiner allgemeinen Anwendung erschöpft haben, gehen wir zum Fall des „Luxor“ über, um das Resultat unserer obigen Studien auf ihn anzuwenden.

Die Republik von Chile erklärte der unsrigen den Krieg am 3. April d. J., und diese von der Regierung in Santiago ihrem Gesandten in Lima durch den Telegraphen übersandte Erklärung wurde unserer Canzlei am 5. April bekannt gemacht.

Dank der Schnelligkeit telegraphischer Depeschen, diese Thatsache war drei oder vier Tage später in ganz Amerika und Europa bekannt. Dies beweist uns die Presse der Ost-Amerikanischen Freistaaten und der Umstand der Weigerung der Argentinischen Regierung zur Erlaubniß der Einschiffung zahlreichen Kriegsmaterials in Buenos-Aires, welche die Agenten von Chile für dieses Land beabsichtigten.

Ebendasselbe Material wurde indeß betrügerischer Weise nach Montevideo gebracht und daselbst wirklich ausgeschifft. Der Dampfer „Iberia“ der Englischen Compagnie zur Befahrung des Stillen Meeres, der auf seiner Reise von Liverpool nach Caldera in Chile in Montevideo anlief, wurde wegen des Transports der Waffen nach Valparaiso angegangen; aber da der Capitain der „Iberia“ und die Agenten der Englischen Compagnie in Montevideo, welche, wie es auch recht und billig war, die strengste Neutralität in dem Kriege zwischen Chile und Peru beobachten wollten, die Annahme derselben verweigerten, so mußte die Ladung in Montevideo bleiben. Diese Thatsachen waren allgemein in Buenos-Aires und Montevideo bekannt, also auch

Digitized by Google

den Kaufleuten, wie den Agenten der anderen See-Societäten, deren Schiffe jene Küsten besuchen.

So standen die Sachen, als wir hier, bereits von all' den vorerwähnten Umständen unterrichtet, hörten, daß der am 7. oder 8. Mai in Valparaiso angekommene, der Hamburger Compagnie „Kosmos" zugehörige Dampfer „Luxor" in dem genannten Hafen über 300 Collis Waffen und Kriegsmaterial gelandet hatte. Die Indiscretion unserer Feinde und die Unvorsichtigkeit, sich zu rühmen, ein neutrales Schiff gefunden zu haben, das seine Pflicht verletzte, ließen uns wissen, daß am 14. April der besagte „Luxor" die in Buenos-Aires heimlicher Weise eingeschiffte und in Montevideo von der „Iberia" abgewiesene Ladung an Bord genommen und in Chile ausgeliefert hatte. Die Periodisten dieser Republik, welche nicht allein sich ihrer Feindseligkeiten, so barbarisch und widerrechtlich dieselben auch seien, sondern auch ihres systematischen Betrugs rühmen, standen nicht an, den Empfang der Waffen anzuzeigen und, außer anderen Umständen, auch des vom Capitain des „Luxor" vor dem Deutschen Consul in Valparaiso darüber erhobenen Protestes Erwähnung zu machen. Dieses Document ist in unserem Besitz. Der Capitain des „Luxor", durch Aufnahme seines Protestes, welcher der Beweis seiner Schuld ist, beruhigt, verläßt die Küste von Chile und ankert, nachdem er in unseren südlichen Häfen angelaufen, in Callao. Hier wurde er auf Befehl der Regierung aufgehalten und, da aus dem aufgenommenen Summarium der Transport von Waffen zu unseren Feinden sich als erwiesen zeigte, zur Verfügung des Prisen-Gerichts gestellt.

Bei dieser Sachlage ist das Gutachten des Hochlöblichen Collegiums der Juristen über den Vorfall gefordert worden. Wir glauben, daß dasselbe die Lösung der folgenden Fragen zum Zwecke hat.

1. Hat der „Luxor" auf Grund der gegen ihn bestehenden Belastungen die Neutralität verletzt?
2. Dieses zugestanden, ist seine Beschlaglegung in Callao und Ueberweisung an das Prisen-Gericht gerechtfertigt?
3. Ist dieses Schiff „Gute Prise", oder ist es frei zu geben?

Digitized by Google

Drei Fragen, die unserem Gutachten nach leicht zu lösen sind, wenn man den ersten Theil dieser Arbeit in Betracht zieht.

Erste Frage.

Die Pflichten des „Luxor" als Schiff, welches unter neutraler Flagge fährt, sind den Nationen gegenüber, die gegen einander Krieg führen, streng bezeichnet. Wir haben bereits gesehen, daß die Neutralen keinem der Kriegführenden zum Schaden des anderen dienen, noch sich direct oder indirect an den Feindseligkeiten unter ihnen betheiligen dürfen; ebenso haben wir gesehen, daß unter den Neutralitätsverletzungen das Völkerrecht diejenigen am schärfsten bezeichnet, welche die den Neutralen erlaubte Handelsfreiheit mit den kriegführenden Mächten mißbraucht und durch verbotene Transporte zum Nachtheil einer derselben anwendet. Es ist also keinem Zweifel unterworfen, daß der „Luxor", wenn er die bewußten Waffen nach einem der Häfen Chiles führte, die Neutralität verletzt hat.

Es fragt sich nun, hat er wirklich Contraband gemacht; vereinigen die Uebertretungen, deren man ihn beschuldigt, die Bedingungen, welche seine Schuld als bewiesen ansehen lassen, dergestalt, daß wir unsererseits das Recht ausüben können, welches dem beeinträchtigten Theile zusteht?

Aus dem Inhalte der vor dem Prisen-Gerichte geführten Acten, die uns vorliegen, und der Aussage des Capitains des Schiffes, wie auch einiger der Schiffsmannschaft, ist erwiesen, daß die in Montevideo genommene und in Valparaiso abgelieferte Ladung aus Waffen und Kriegsmaterial bestand, und dasselbe Resultat geht aus dem Proteste hervor, welchen der Capitain vor dem deutschen General-Consul im Hafen von Valparaiso erhoben, was auch vollkommen mit der Notarietät des Vorfalls in Montevideo, Valparaiso und den Häfen Perus übereinstimmt.

Es ist gleichfalls vollkommen erwiesen, daß weder der Capitain des „Luxor", noch der Agent der Compagnie „Kosmos" in Montevideo, den zwischen Chile und den Freistaaten Peru und Bolivien bestehenden Krieg ignorirten, und wäre die Presse von Montevideo nicht hinreichend, zu beweisen, daß die Kriegs-

Digitized by Google

erklärung daselbst allgemein bekannt war, so sind es die eigenen Worte des Capitains Benöhr in seinem Proteste. Er würde, so sagt er, die Ladung abgewiesen haben, hätte er gewußt, daß die Benennung „Waare" der 322 Collis, an die Ordre von Augustin Edwards in Valparaiso verschifft, nicht die wirkliche Eigenschaft der Ladung bezeichnete. Es steht also außer Zweifel, daß, da im Frieden der Handel und Transport von Waffen erlaubt ist, diese Weigerung nur ihren Grund in dem bestehenden Kriege haben konnte; der Capitain Benöhr und der Agent der Compagnie „Kosmos", Befrachter des Schiffes in Montevideo, kannten also vollkommen den Kriegszustand im Stillen Meere.

Was nun die Quantität der Waffen anlangt, so ist wohl nicht anzunehmen, daß 322 Collis Waffen und Kriegsmaterial, gepackt und im Schiffsraum gestaut, für die Vertheidigung und Sicherheit des Schiffes hätten dienen sollen; weder die Anzahl der Collis noch die übrigen schon erwähnten Umstände rechtfertigen eine solche Annahme.

Nachdem also der Zweck der Ladung, ihre Natur und die Kenntniß des Krieges bewiesen, steht die Existenz eines Kriegscontrabands fest.

Was nun die Absicht betrifft, welche dieser That zum Grunde liegt, und welche wir als eine specielle Bedingung betrachten, um sie als eine geflissentliche Verletzung der Neutralität anzusehen, obschon die Beweisführung des Mangels dieser Absicht dem Capitain und Befrachter zusteht, so ist dieselbe gerade auf das klarste und deutlichste im Verlaufe des Processes erwiesen.

Man braucht nur die vom Agenten des „Kosmos" in Montevideo angestellten Ordres zu prüfen, welche im Original sich in den Acten befinden, so wie den schon erwähnten Protest des Capitains Benöhr, um sich zu überzeugen, daß weder der Agent, noch der Capitain die Pflichten ihrer Stellung, die ernsten Obliegenheiten erfüllten, welche ihnen, wie allen Seeverkehrenden, auferlegt sind. Es existirt wohl kaum eine Gesetzgebung, die nicht den Eigner, Befrachter oder Capitain eines Schiffes, welches verbotene Ladung führt, sei es nun in Friedens- oder Kriegszeiten, verantwortlich machte, und daraus entsteht für jeden, der sich dem Seehandel widmet, die unumgäng-

Digitized by Google

liche Pflicht, sich des Inhalts der Ladung, die er annimmt, zu vergewissern, und diese Pflicht ist um so strenger, als bekannterweise nicht nur der Kriegs-Contraband, sondern auch derjenige bestraft wird, welcher in Friedenszeit verbotenen Handel treibt. Die angebliche Entschuldigung also im Fall des „Luxor", des Nichtwissens des Inhalts der von Montevideo noch Valparaiso gebrachten Collis, ist zugleich das Geständniß der Unterlassung einer Pflicht, oder vielmehr, sie absichtlich unterlassen zu haben. Es ist nicht begreiflich, wie man bei Verschiffung der Collis, wohl wissend, daß sie für Valparaiso bestimmt, einem Hafen der kriegführenden Mächte, wenn es nicht absichtlich geschehen, von einer so wesentlichen Formalität absehen konnte.

Außerdem ist in Berücksichtigung zu ziehen, daß die Schiffseigner und Capitaine wohl wissen, welches die Producte des Landes sind, mit dem sie verkehren, welches seine Ausfuhr- und Einfuhrartikel; auch war es ja nicht die erste Reise der Dampfer der Kosmos-Linie an den Küsten von Süd-Amerika, und so mußte die Versendung von „charqui und yerba"[17]) nach Chile, wo diese Producte sich im Ueberfluß befinden, den Argwohn des Agenten und des Capitains erregen, sie mußten in Betracht ziehen, daß Chile sich selbst mit diesen Artikeln versieht; zudem weiß ein jeder, der nur einmal Ballen von yerba gesehen, daß diese nicht in Fässern verschickt wird, und alle, die mit Verladung und Stauung vertraut sind, wissen nicht weniger, daß die Verpackung von Waffen sich wesentlich von der anderer Güter unterscheidet, daß man diese Collis beim ersten Blick erkennt.

Wenn diese Umstände nicht genügten, die strafbare Absicht dieser Handlung zu beweisen, so genügte das Bewußtsein des Capitains, das in dem heuchlerischen Proteste vom 9. Mai sich klar abspiegelt.

Warum mußte der Capitain vor seiner Weiterreise nach Peruanischen Häfen eine Handlung bekennen und denunciren, welche ohne diesen Protest sich hätte als eines der vielen falschen Gerüchte erklären lassen, welche die chilenischen Zeitungen täglich

---

[17]) Charqui, getrocknetes Fleisch. Yerba, Thee.

Digitized by Google

veröffentlichen; wozu diese vermeintliche Reue vor einem deutschen Regierungsbeamten zur Schau gestellt, der nicht einmal bei uns accreditirt ist? Wozu die im Proteste ausgedrückte Besorgniß, es könnten gegen ihn, das Schiff und dessen Eigner Reclamationen erhoben werden? — Nur dazu, eine Entschuldigung, Exception vorzubereiten, die, in Betracht der Schnelligkeit, womit sie sich vollzogen, in Gewissensunruhe und der Furcht ihre Erklärung finden, welche stets einer schlechten Handlung folgen.

Aber selbst angenommen, daß diesem Proteste bessere Beweggründe unterlägen, selbst ohne diese vorerwähnten Absichten, für uns kann er nichts anderes, als der Beweis der vollzogenen Handlung sein, welche die Schuldigen bei der Beweisführung ihrer Absichten, ihrer Unschuld, mit der erwiesenen Thatsache belastet.

Nach alledem ist außer Zweifel, daß wir den „Luxor“ als Contrabandisten anzusehen haben, daß er es auch in den Augen, im Bewußtsein seines Befrachters und Capitains ist. Gehen wir zum zweiten Punkte über.

Zweite Frage.

Für diejenigen, welche die Confiscation des Contraband-Schiffes und die Verantwortlichkeit desselben, nachdem der Contraband abgeliefert, nicht zugestehen, wird ohne Zweifel die Beschlaglegung des „Luxor“ und seine gerichtliche Verfolgung als Prise nicht berechtigt sein. Solche Fragen können jedoch nicht allein durch persönliche Ansichten entschieden, die Anwendung des Rechtes und der Gesetze dürfen nicht durch mehr oder weniger liberale Theorien beeinflußt werden.

Wir haben bereits gesehen, daß die Frage, ob ein Schiff, welches durch den Handel mit Contraband die Neutralität verletzt hat, confiscirt werden kann, eine zweifelhafte ist; daß die Theorie der Neuzeit sich von der früheren, welche die Confiscation bevorrechtet, abzusondern beginnt; wir haben aber auch in Erfahrung gebracht, daß die Nationen nur dann Contraband-Schiffe freigeben müssen, wenn unter ihnen ein Tractat behufs dessen besteht.

Kluber, Martens, Cauchy, ja selbst Hautefeuille, trotz des

Digitized by Google

letzteren Bevorzugung der Neutralen, erkennen an, daß nur gegenseitiger Vertrag zur Beobachtung dieses Rechtes verpflichtet. Nun ist es ja außer Zweifel, daß Tractate und Uebereinkünfte nur für diejenigen Mächte bindend sind, welche sie geschlossen, und ebenso, daß in Folge dessen ein in den Tractaten auf diese oder andere Weise verstandener Punkt von anderen Nationen, die nicht dieselben Uebereinkünfte haben, anders ausgelegt werden. Peru kann also, weil es bis jetzt noch nicht zu Gunsten Deutschlands mittelst geschlossenen Vertrags einem Grundsatze entsagt hat, denselben aufrecht halten.

Es ist ein feststehender Grundsatz des Rechtes, daß es zwischen Neutralität und Feindseligkeiten keinen Mittelweg giebt, daß die Verletzung der ersteren den Uebertreter zum Feinde macht und somit der „Luxor“ nach genauer Anwendung des Rechtes als feindliches Schiff oder im Dienste des Feindes zu betrachten und in diesem Falle festzuhalten und zu confisciren ist.

Ebenso wenig ist es zu leugnen, daß, in Ermangelung eines Tractats, das Recht der Gewohnheit unter den Nationen zum Gesetze wird, zumal wenn es nicht mit den Grundsätzen des Völkerrechtes im Widerspruche steht. So lange also Peru den bisher unter den Nationen bestehenden und von ihm nicht durch bestimmtes Uebereinkommen aufgegebenen Gebräuchen und Regeln entsagt hat, — so lange Peru einem Gebrauche folgt, der, wenn auch der Convenienz der Europäischen Mächte zuwider, nicht unmenschlich, noch dem absoluten Rechte entgegen ist, — kann Niemand verlangen, es solle diesen Brauch zu Gunsten einer Flagge wechseln, unter deren Schutz man gefehlt hat, so neutral auch diese Flagge, so mächtig und einflußreich auch die Nation in Europa sei, die sie repräsentirt. Da nun aber ohne vorheriges gerichtliches Verfahren und competentes Endurtheil keine Strafe auferlegt, noch ein Schiff confiscirt werden kann, so mußte das deutsche Schiff nicht allein mit Beschlag belegt, sondern auch zur Verfügung des Prisen-Gerichts gestellt werden.

Aber dies ist nicht alles, was unsere Ansicht unterstützt. Hautefeuille, dessen Anschauung der unseren entgegensteht, leitet seine Theorie, außer den Tractaten und anderen Quellen, von den inneren Gesetzen einiger Staaten ab, und in Uebereins-

Digitized by Google

stimmung hiermit können wir, in Ermangelung eines Tractats mit Deutschland, darüber uns auch auf unsere inneren Gesetze berufen und auf die noch in Kraft stehende Prisen-Verordnung vom 29. April 1822 beziehen, welche die Beschlaglegung und gerichtliche Verfolgung des „Luxor“ rechtfertigt. In dem Artikel 2 bestimmt sie, das Prisengericht sei competent, wenn neutrale, in freundlichen Beziehungen stehende Schiffe Contreband-Artikel nach dem vom Feinde eingenommenen Territorium führen. Man hat also in Peru ein ausdrückliches Gesetz in Anwendung gebracht. Dieser Schlußfolge stellt man zwei Einwendungen entgegen. Die erste, daß die inneren Gesetze in Internationalen Fragen nur dann anwendbar sind, wenn sie dem Völkerrechte nicht widersprechen; die zweite, daß fremde Schiffe, wie der „Luxor“, in ihren internationalen Beziehungen zur See unseren inneren Gesetzen nicht unterworfen sein können. Wir glauben diese Einwendungen mit wenig Worten zu beseitigen.

Erstens ist zu allen Zeiten den Staaten das Recht zugestanden worden, zur Regulirung von Punkten des Internationalen Rechtes Gesetze zu geben, wenn diese Punkte derart sind, daß sie sich nicht gleichförmig von dem Naturrechte der Nationen ableiten lassen. Gewiß konnte ein Gesetz, welches die Naturgesetze der Nationen verletzt oder der Civilisation widerspricht, in den internationalen Beziehungen nicht bindend, noch weniger anwendbar sein. Gesetzt, Fälle, welche ohne allgemeine Zustimmung über Punkte verschiedener Auslegung bestimmt worden sind und deren Anwendung in diesem oder einem anderen Sinne weder die Principien der Menschlichkeit, noch die abstracte Gerechtigkeit angreifen, solche Gesetze enthalten einzig und allein die Auslegung der Lehren und Gebräuche irgend einer Nation über diese Punkte; diese Gesetze sind aber heilsam und ersprießlich, denn sie beweisen nicht nur die Aufrichtigkeit dessen, der sie sanctionirt, nein, sie dienen auch den anderen Nationen als Bürgschaft gegen die Eingriffe fremder Mächte. Wenn also jedes Land die Freiheit seiner Gesetzgebung genießt, wenn es bei Anknüpfung von Beziehungen mit anderen sich seinen internationalen Gebräuchen unterwirft, so ist es unbezweifelt, daß

Digitized by Google

die Länder, welche mit uns Handel treiben und in Verbindung stehen, sich einmal den Gebräuchen des natürlichen Völkerrechtes und dann unserem Gewohnheitsrechte, ja auch unseren inneren Gesetzen unterwerfen, sobald beide nicht gegen das Naturrecht fehlen; und diese Beweisführung gewinnt noch an Kraft, wenn es sich um Handelsbeziehungen handelt, deren Aufrechterhaltung und guter Fortgang vor allem gegenseitige Achtung der Gesetze und Handelsverordnungen bedingt.

Der „Luxor“, wie alle Schiffe der Compagnie „Kosmos“, verkehren nicht allein mit Chile, sondern auch mit Peru, sie genießen in beiden Ländern gleiche Aufnahme und Schutz der Gesetze, und dazu noch die Bevorzugungen und Freiheiten, die Chile und Peru den Schiffen der begünstigtsten Nationen zugestehen. Sind diese Schiffe diesen Vortheilen gegenüber zu nichts verpflichtet? Dies wäre lächerlich und hieße so viel, als den deutschen Schiffen, die zu ihrem Gewinne und Nutzen in unseren Gewässern fahren, zum Dank verpflichtet sein. Wir glauben vielmehr, daß sie der Compagnie die Pflicht auferlegen, unsere Gesetze und Gebräuche in Achtung zu halten, sie zu befolgen und sich ihnen zu unterwerfen, sowohl in Handels-, als in internationalen Beziehungen. Von dem Augenblicke an, daß wir im Frieden und im Kriege diesen Schiffen unsere Häfen öffnen, sie eingehen und auslaufen lassen, von Chile kommend, nach Chile gehend, waren sie verpflichtet, uns keinen Schaden zuzufügen, sich neutral zu halten, unsere Gesetze nicht zu verletzen, sich ihnen zu unterwerfen, oder im Falle der Verletzung die Strafe zu erleiden.

Es handelt sich hier aber nicht um irgend ein deutsches Schiff, das zufällig nach Chile käme, um Waffen dahin zu bringen, und welches wir auf offenem Meere überraschten; — nein, der „Luxor“ kommt fortwährend nach unseren Küsten, folgt stets derselben Reiseroute eines, wenn nicht ausdrücklichen, doch stillschweigenden Uebereinkommens gemäß, wonach er mit unseren Häfen verkehren kann, unter unserem Schutze, unserer Garantie, doch mit der Bedingung, unsere Gesetze zu beobachten, sich ihnen zu unterwerfen; es ist also als fest anzunehmen, daß seit der Ankunft des ersten Schiffes der Linie „Kosmos“ an der

Digitized by Google

Küste von Peru von den Betheiligten zu erwarten stand, sie würden nicht nur Willens sein, die Gesetze Perus zu beobachten, sondern daß sie dieselben auch vollkommen kannten.

In Uebereinstimmung mit diesen Gesetzen Perus ist dieses Schiff festgehalten und zur Verfügung des Prisen-Gerichts gestellt worden.

Wir wollen noch schließlich in Betreff dieses Punktes bemerken, daß das Gutachten der beiden angesehensten Publicisten Deutschlands, Bluntschli und Heffter, auf unserer Seite steht.

Nach ihnen kann das Contraband führende Schiff genommen und als gute Prise erklärt werden, wenn die Eigner oder Verlader wüßten, daß das Schiff verbotene Waare führe. Hieraus erhellt logisch, daß, wenn einige Schiffe freigesprochen, dennoch alle festgenommen werden können, denn die nachfolgende gerichtliche Untersuchung soll den Beweis ihrer Schuldlosigkeit liefern. Nach einem allgemeinen Principe des Rechtes, daß eine jede Verletzung desselben als absichtlich und böslich anzusehen ist, so lange das Gegentheil nicht bewiesen wird, und vorzugsweise in Sachen von Prisen und Kriegs-Contraband, wie Cauchy bei Behandlung dieses Gegenstandes bemerkt, kommt die Beweisführung der Absichts- und Willenslosigkeit dem Angeklagten zu.

Hier nun steigt ein anderer Zweifel auf: Kann das Schiff aufgehalten werden, wenn es den Contraband nicht mehr an Bord hat? Wir haben bereits gesehen, daß diese Frage nur in dem Falle verneinend beantwortet werden kann, wenn man behauptet, daß das Contraband-Schiff nicht zu confisciren wäre; denn wenn man nur den Contraband confisciren kann, der bereits in den Händen des Feindes ist, so giebt es nichts an Bord des Schiffes zu confisciren.

Wenn aber, wie in Peru, ein Gesetz existirt, welches im Gegensatz nicht den Eigner des Contrabands, sondern den Führer desselben straft, so ist es ohne Zweifel dasselbe, ob man nun die verbotene Waare noch an Bord führt oder dieselbe bereits abgeliefert hat, ja in diesem letzteren Falle ist das Vergehen bereits geschehen, und um so gerechter also die Strafe für ein schon begangenes Vergehen. Allerdings kann die Ver-

Digitized by Google

antwortlichkeit nicht ewig an dem Schiffe haften, dann aber tritt die von Heffter gegebene logische Lösung der Frage ein: das Ende der Reise.

Nehmen wir aber an, daß ungeachtet des Grundsatzes, den wir rücksichtlich der Confiscation des Schiffes vertheidigen, die Ansichten derer, welche die Verantwortlichkeit des Schiffes verneinen, anwendbar wären, so fragen wir: wo finden wir feste Bestimmungen darüber? wo sind dieselben gleichförmig erörtert und angewandt?

Wenn wir von den Publicisten absehen, die, gleich Fiore, Hautefeuille und Wheaton, die Confiscation des Schiffes nach Ablieferung der Ladung in Abrede stellen, weil kein verbotener Artikel mehr existirt, so stimmen die übrigen darin überein, daß nur die Vollendung der Reise das Schiff der Strafe entzieht. Unter Vollendung der Reise ist doch nicht zu verstehen, daß das ursprünglich von Hamburg ausgelaufene und daselbst matriculirte Schiff in Chile ankommt und daselbst Waffen läßt, die es beim Anlaufen in Montevideo eingenommen hat; nein, die Reise vollenden, will sagen, daß es wieder an dem Punkte angekommen, von dem es ausgelaufen ist: die Reise eines Schiffes, unseres Wissens nach, hin und zurück. Wir möchten hierauf besonders aufmerksam machen.

Noch finden wir, bei weiterer Erörterung dieses Punktes, daß England, im Widerspruch mit dem Grundsatz, den, nach Wheaton und Calvo, Sir William Scott unterstützte, Rückladungen von Schiffen confiscirte, die von Ost-Indien zurückkehrten, auf den Grund, daß dieselben, ihren Bestimmungsort verheimlichend oder die Natur der Ladung verleugnend, Kriegs-Contraband dahin geführt hätten.

Aber bei all diesen Widersprüchen, bei all den verschiedenen Gebräuchen und ihren Anwendungen bricht sich doch stets das Princip als vorherrschend Bahn, daß bei Beantragung auf Confiscation des Contraband-Schiffes das Vergehen erst nach Vollendung seiner Reise verfällt, und zwar auf den Grund des logischen Princips, wenn der Transport von Kriegs-Contraband den Führer desselben strafbar macht, so ist es gleich, ob er ihn abzuliefern im Begriff steht, oder ob er ihn schon abgeliefert

Digitized by Google

hat, Worte des Herrn Dupin in der Sache des „Carlos Alberto“, die wir nicht vergessen sollen.

Der „Luxor“ ist demnach, weil er es mit einem Lande zu thun hat, dessen Gesetze sich nicht auf die Freigebung des Contraband-Schiffes stützen, die sich vielmehr denen der Deutschen anschließen, mit vollem Rechte angehalten worden.

Fragen wir uns aber weiter, welchen Zweck hatte die Reise des „Luxor“? Alle Welt weiß es, daß seine Reise nicht in Valparaiso endete, und dieser Hafen nur einer der vielen Anlauf-Punkte war, die ihm vorgeschrieben waren. Seine Hinreise endete in Callao, seine ganze Reise in Hamburg, wohin es kurz nach seiner Ankunft in Callao und nach nochmaligem Anlaufen in Valparaiso und Montevideo abgehen sollte, und wenn man annehmen wollte, daß letzterer, weil daselbst der Contraband eingenommen war, der Anfang der Reise gewesen, so konnte doch keineswegs ein Hafen Chiles das Ende derselben sein. Die Handels-Schiffe der See-Societäten, welche in all ihren Reisen einem bestimmten unabänderlichen Reiseplan zu folgen haben, bringen ihren Auftrag erst zum Schluß, wenn sie nach dem Orte ihrer Abreise zurückgekehrt sind. Demzufolge konnte der „Luxor“ in Peruanischen Gewässern angehalten werden, denn er wußte, daß er dieselben nach Ablieferung des Contrabands passiren mußte, um seine Hinreise zu Ende zu bringen; und dies ist um so einleuchtender, als Callao der Hafen des angegriffenen, kriegführenden Theils ist und, wie anzunehmen, die Reise von Chile nach Peru unter Verantwortlichkeit der Folgen geschah, um so mehr, als sein eigenes Gewissen dem Capitain Benöhr sagte, ihm und dem Schiffe könnten in Callao Reclamationen erwachsen. Sein Protest beweist dies.

Es ist dies das Hervorragendste in der Sache des „Luxor“ und giebt ihr einen außergewöhnlichen Charakter. Niemals wird wohl jenen mit den Verletzern der Neutralität so nachsichtigen Nationen ein Fall vorgekommen sein, wo ein Schiff seinen Kriegs-Contraband einem Kriegführenden übergiebt und mit beispiellosem Cynismus sich sofort unter den Schutz des anderen Kriegführenden in dessen eigenen Haupthafen begiebt. Wir glauben annehmen zu dürfen, daß, wäre es ihnen geschehen,

Digitized by Google

sie nicht lange über die zu treffenden Maßregeln in Zweifel geblieben sein würden.

Der Capitain constatirt sein Vergehen authentisch und führt sein Schiff sofort nach Callao, beschimpft den, den er als Freund behandelt hat, fügt zur Beleidigung den Spott, und wohl wissend, daß er sich durch die Verletzung der Gesetze Perus strafwürdig gemacht, trotzt er diesen Gesetzen unter dem Schutze der Flagge, die er führt, und deren Neutralität er bloßgestellt hat, der Flagge einer allerdings mächtigen Nation, die aber keineswegs sich dazu gebrauchen lassen soll, den Betrug und Spott, der einer in freundlichen Beziehungen mit ihr stehenden Nation zugefügt worden, zu bevorworten.

Und nun zum Schluß: Kann wohl derjenige auf Neutralität Anspruch machen, der sie eben erst gebrochen hat, der wieder den feindlichen Hafen besuchen und dem Feinde Nachrichten von Callao bringen kann, die Peru zum Schaden gereichen, ebenso wie er vordem seinem Gegner Waffen und Kriegsvorrath brachte? Und wäre es auch nur um der Nothwendigkeit willen, daß der „Luxor" über seine Absichten Rechenschaft gebe, daß er zeige und beweise, die von Deutschland beobachtete Neutralität bewahrt zu haben, — so mußte dieses Schiff festgenommen und gerichtet werden.

Dritte Frage.

Die Lösung der dritten Frage, nach Behandlung der zwei vorhergehenden, ist leicht.

Der „Luxor" hat zur Zeit, als dessen Capitain und dem Agenten der Compagnie „Kosmos" der Kriegszustand bekannt war, Contraband nach Chile geführt und abgeladen.

Der „Luxor" hat denselben angenommen, nachdem ihn die „Iberia" abgewiesen hatte.

Bei Annahme der Waare hat weder der Capitain noch der Agent die Obliegenheiten erfüllt, die ihnen der Handel zur See auferlegt.

Abgesehen hiervon, alles leitet zur Ueberzeugung, daß sie wußten, welche Art von Waare sie annahmen und führten, und daß also eine sträfliche Absicht zum Grunde lag.

Digitized by Google

So lange diese Thatsachen nicht gerichtlich widerlegt sind, so lange der Capitain, zur Zeit der Vertreter des Schiffes, uns gegenüber nicht beweist, daß er weder Kenntniß vom Kriege hatte, noch in den Transport der Waare einwilligte, noch in der Absicht handelte, die Neutralitäs-Gesetze zu verletzen: so lange muß der „Luxor“ als Contraband-Schiff — und er ist es, nach dem, was wir über unsere Gesetze gesagt, und nach dem Gutachten, das wir gegeben — zu Gunsten Perus als „Gute Prise“ erklärt werden.

Nach Erledigung der drei Fragen, die wir uns gestellt haben, schließen wir hier, Herr Decan, das Gutachten, welches Sie von uns gefordert haben.

Wir haben so viel als möglich getrachtet, eine Anschauung aufzustellen, die in Einklang mit den Grundsätzen der Wissenschaft steht, wollen jedoch gern die Gegengründe der hochbegabten Mitglieder des Collegiums hören und die Irrthümer berichtigen, die wir begangen haben können, sobald wir von deren Existenz überzeugt sind.

Lima, den 2. Juli 1879.

gez.: **Manuel V. Morote.**

gez.: **Manuel Aurelio Fuentes.**

gez.: **Felipe Varela y Valle.**

Digitized by Google

Sache „Luxor".

Nachstehend veröffentlichen wir die in erster Instanz gegebene Sentenz, welche den Dampfer „Luxor" als gute Prise erklärt.

Gegen diese Sentenz hat der Capitain des Schiffes an den höheren Gerichtshof appellirt, dessen Urtheilsspruch anhängig ist.

Urtheilsspruch erster Instanz in der Sache „Luxor" vor dem Prisen-Gericht.

Callao, 31. Juli 1879.

Auf Grund der vorliegenden Akten und in Anbetracht dessen: daß der, der Schifffahrts-Gesellschaft „Kosmos" zugehörige, „Luxor" genannte Dampfer auf Befehl der Regierung im Hafen von Callao mit Beschlag belegt, und weil er, während die Republik mit der von Chile im Kriege begriffen, von Montevideo nach Valparaiso Kriegs-Contraband gebracht, zur Disposition des Prisen-Gerichts gestellt wurde;

Daß, nach Erledigung aller gesetzlichen Actuationen des Processes mittelst der Geständnisse des Capitains Johann Benöhr, des ersten Steuermanns und der übrigen Schiffsmannschaft des besagten Dampfers, die Thatbestände, welche zu seiner Beschlagnahme Veranlassung gaben, klar und deutlich erwiesen sind, nämlich in Montevideo 322 Kisten unter der Benennung „Waare" an Bord genommen und in Valparaiso an den Consignatar derselben, Herrn Augustin Edwards, ausgeliefert zu haben;

Daß der Capitain, unter dem Vorgeben, später in Er-

Digitized by Google

fahrung gebracht zu haben, bei Eröffnung der Kisten im Zollhause von Valparaiso hätte sich deren Inhalt als Waffen und Kriegsmaterial erwiesen, sich zum deutschen Consul begab und vor demselben einen Protest erhob, worin er behauptet, bisher keine Kenntniß von dem wahren Inhalte der Kisten gehabt zu haben, denn im entgegengesetzten Falle würde er ihre Annahme und Ablieferung in Chile verweigert haben (s. 10), und daß das Schiff bei weiterem Verfolg seiner Reise nach Callao kam, wo es mit Beschlag belegt und zur Verfügung des Prisen-Gerichts gestellt wurde;

Daß aus dem im Proteste enthaltenen Thatbestande, anderer Umstände nicht zu gedenken, erhellt, daß ihm zur Zeit des Empfangs der für Edwards bestimmten Waare in Montevideo der Kriegszustand zwischen Peru und Chile bekannt war, und er das Gegentheil auch nicht bewiesen hat;

Daß der Kriegszustand, den Grundsätzen des internationalen Rechts zufolge, Obliegenheiten und gegenseitige Bedingungen zwischen den Kriegführenden und den Neutralen feststellt, wonach es diesen nicht erlaubt ist, jenen Waffen, Schiffe, Kriegsvorrath oder sonstige zum Kriege dienliche Gegenstände zukommen zu lassen, ohne der Nation, gegen welche sie bestimmt sind, eine Beleidigung zuzufügen;

Daß demzufolge der Dampfer „Luxor" durch Annahme des Kriegs-Contrabands gegen die Pflichten des Neutralen gefehlt und seine Eigenschaft als solcher verloren hat;

Daß die Frage, ob in diesem Falle nur der Contraband zu confisciren, das Schiff aber frei zu geben ist, bis jetzt noch keine klare und bestimmte Lösung erhalten hat, wonach als allgemeiner Grundsatz die Freigebung des Schiffes festgestellt bleibt;

Daß, selbst angenommen, die Anschauungsweise der Freigebung des den Kriegs-Contraband führenden Schiffes wäre zum Schutze des auf guten Glauben gestützten Handels allgemein anerkannt, und sie bilde einen der unwiderruflichen Grundsätze des allgemeinen Völkerrechts: ihre Anwendung dennoch keine unbedingte, sondern vielmehr verschiedenen wesentlichen Bedingungen untergeordnete ist, welche die Natur der Handlung, je

Digitized by Google

nach der Absicht und den Mitteln, die derselben vorangingen, bestimmen sollen;

Daß mit Bezug hierauf die Anschauung aller Publicisten darin übereinstimmt, daß die Strafe sich sowohl auf die Confiscation des Schiffes, wie auch auf die der Ladung erstrecke, wenn nach Untersuchung des Falles es sich herausstellt, es wäre von Seiten des Schiffseigners oder seines Agenten betrügerisch gehandelt worden, oder daß andere böswillige Umstände obgewaltet hätten;

Daß diese Umstände im gegenwärtigen Falle durch folgende Thatsachen ihre Anwendung finden: Verheimlichung und falsche Bezeichnung der in Montevideo angenommenen Ladung, mittelst Manifestirung der Waffen und sonstigen Kriegs-Contrabands, als gewöhnliche erlaubte Handelswaare, das systematische Leugnen der Kenntnißnahme des Inhalts der Kisten, während die Aussage des Matrosen Adolph Lange (fs. 99) beweist, daß in Folge des Aufgehens von zwei der in Montevideo für Valparaiso eingeschifften Kisten, sich deren Inhalt als aus Waffen und Munition bestehend erwies;

Daß das Aufgehen der Kisten in Gegenwart des ersten Steuermanns Grunding und der übrigen Schiffsmannschaft stattfand;

Daß der besagte Steuermann den Zimmermann Morris zur Reparatur derselben herbeirief, der seinerseits (fs. 36) aussagt, wie er zu diesem Zwecke sich in den Schiffsraum begeben und daselbst zwei aufgebrochene Kisten, die größere mit Zinnverkleidung, gezogene Büchsen und die kleinere Munition enthaltend, gesehen habe, welche Umstände auch der Steuermann mit dem Zusatze bestätigt, er habe an dem Orte, wo die Kisten standen, den Inhalt nicht ganz genau unterscheiden können;

Daß die Verheimlichung und Verleugnung der Schiffspapiere und sonstigen Documente, welche die Natur und Anzahl der Collis, ihre Procedenz und Bestimmung bezeichnen, und anderseits die Schiffsrolle, Clarirung, Fracht-Contract, Duplicat der Connossemente und Facturen und Consulats-Certificate zu gerechten Muthmaßungen gegen die Neutralität des Schiffes Veranlassung geben und, zusammen mit den übrigen erwähnten

Digitized by Google

Umständen, den vollen, unumstößlichen Beweis liefern, daß der Capitain nicht auf guten Glauben, vielmehr mit Vorbedacht, voller Kenntniß der neutralitätswidrigen Handlung, die er beging, und Beschönigung derselben durch Erhebung eines simulirten Protestes handelte;

Daß außerdem nach den Gutachten der Publicisten, welche die Freigebung des Contraband führenden Schiffes befürworten, der Neutrale, welcher Contraband führt, zur Vermeidung der Confiscation, auf seiner Reise die größte Vorsicht beobachte, das Anlaufen an einem feindlichen Hafen unter dem Vorwande der Abladung oder des Verkaufs unsträflicher Artikel vermeide, und, um es zu thun, einen Platz aufsuche, wo sich keine Feinde befinden und die Contreband-Waare erlaubter Weise gelandet werden könne;

Daß außerdem nach dem von den angesehensten Seemächten angenommenen Grundsatze, das Schiff, dessen Capitain wissentlich feindliche Personen oder Papiere an Bord hat, confiscirt und das Vorgeben des Nichtwissens nicht berücksichtigt werden kann, wenn die dabei stattgefundenen Umstände das Gegentheil beweisen, welcher Grundsatz, obschon von dem den Contraband betreffenden abweichend, doch mit dem übereinstimmt, wonach das Contraband führende Schiff „Guten Glauben" beweisen muß;

Daß, obschon der Dampfer „Luxor" nicht in flagranti, sondern erst aufgebracht wurde, nachdem er den Kriegs-Contraband in Valparaiso abgeliefert, dieser Umstand ihn nicht der Verantwortlichkeit enthebt, denn es genügt, daß er vor Beendigung seiner Reise festgenommen wurde, welche zufolge des Logbuches (f. 22) in Hamburg begann und in Callao endete, um innerhalb derselben zur Verantwortlichkeit gezogen werden zu können;

Daß nach Ansicht der Publicisten, nachdem das Vergehen stattgefunden, es erst nach Beendigung der Reise gesühnt wird, — wie auch Sir W. Scott im Falle des „Christiansberg" sagt: wenn das Schiff das Vergehen begangen hat, so giebt es keine andere Gelegenheit zu Sühnung desselben, als die, die er selbst bei seiner Rückreise giebt; noch hinzufügend, nach Recht könnte es auch nachher festgenommen werden, wenngleich nach allge-

Digitized by Google

meinem Brauch die Beantragung auf Strafe sich nur auf die nachfolgende Reise ausdehnt, welche die erste Gelegenheit zur Confiscation bietet;

Daß folglich die Beschlagnahme des „Luxor“, als er angesichts der der Republik zugefügten Beleidigung im Verlaufe seiner Reise in unsere Gewässer kam, vollkommen berechtigt war;

Daß, in Erwägung der geographischen Lage der kriegführenden Staaten, Peru nicht gebührender Weise für seine Vertheidigung Sorge tragen noch seinen Gesetzen Achtung verschaffen würde, wenn es mit Rücksicht auf die aus seiner ausnahmsweisen Lage entspringenden Umstände, die Aussicht der Freigebung des Kriegs-Contraband führenden Schiffes annähme, denn damit würde es ja denselben Dampfer „Luxor“ zur Wiederholung seines verbotenen Handels, ja selbst andere Neutrale zur Nachahmung unter dem Mantel der Straflosigkeit berechtigen;

Daß, in Ermangelung eines Tractats zwischen dem deutschen Reiche und Peru, welcher die Art und Weise bestimme, wie die Schiffe der Contrahenten, welche sich im Falle des „Luxor“ befinden, zu betrachten, die Gesetze in Anwendung zu bringen sind, welche Peru für den Fall eines Krieges in seiner Eigenschaft als souverainer und unabhängiger Staat gegeben hat;

Und daß, in Uebereinstimmung mit Art. 1 der Verordnung vom 29. April 1822, die gerichtliche Verfolgung und Erklärung als Prise berechtigt ist, wenn neutrale oder Schiffe befreundeter Nationen Kriegs-Material nach dem vom Feinde behaupteten Territorium bringen.

Auf Grund dessen und was sonst noch vom Staatsanwalt in seinem Gutachten angeführt:

Erkläre ich in Ausübung meiner gerichtlichen Amtspflicht durch dieses, mein Urtheil, den der deutschen Schifffahrts-Gesellschaft zugehörigen, mit Beschlag belegten Dampfer „Luxor“ als gute und gesetzliche Prise und adjudizire ihn, weil er auf Befehl höchster Regierung aufgebracht, derselben zum Vollen.

Zur Kenntnißnahme der Betreffenden.

gez.: **Antonio de la Haza**, General-Intendant der Marine.
gez.: **Isaac Suero**, General-Auditor der Marine.
gez.: **Alexander O. Deustua**, Marine-Actuar,

Digitized by Google

Das Urtheil des Gerichtshofes zweiter Instanz, welches den Dampfer „Luxor“ als „gute Prise“ erklärt, lautet:

Lima, den 2. September 1879.

Im Einklang mit den Ausführungen des Staatsanwalts und auf Grundlage des richterlichen Urtheils, datirt 31. Juli 1879, welches den in Callao ergriffenen Dampfer „Luxor“, der deutschen Schifffahrtsgesellschaft „Kosmos“ gehörig, als gute und legitime Prise erklärt, wogegen appellirt wurde, und da die Beschlagnahme des Schiffes auf Befehl der Regierung stattfand, adjudiziren wir den Dampfer „Luxor“ dem Staate zum Vollen, welches unter Rückgabe der Akten bestätigen

gez.: **Chacaltano.**

gez.: **Corzo.**

gez.: **Dorado.**

So beschlossen dem Gesetze gemäß.

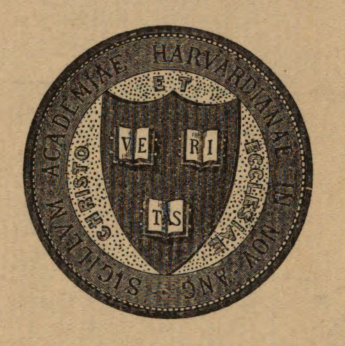
gez.: **M. Ezequiel Chaves.**

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



HARVARD LAW LIBRARY

FROM THE LIBRARY

OF

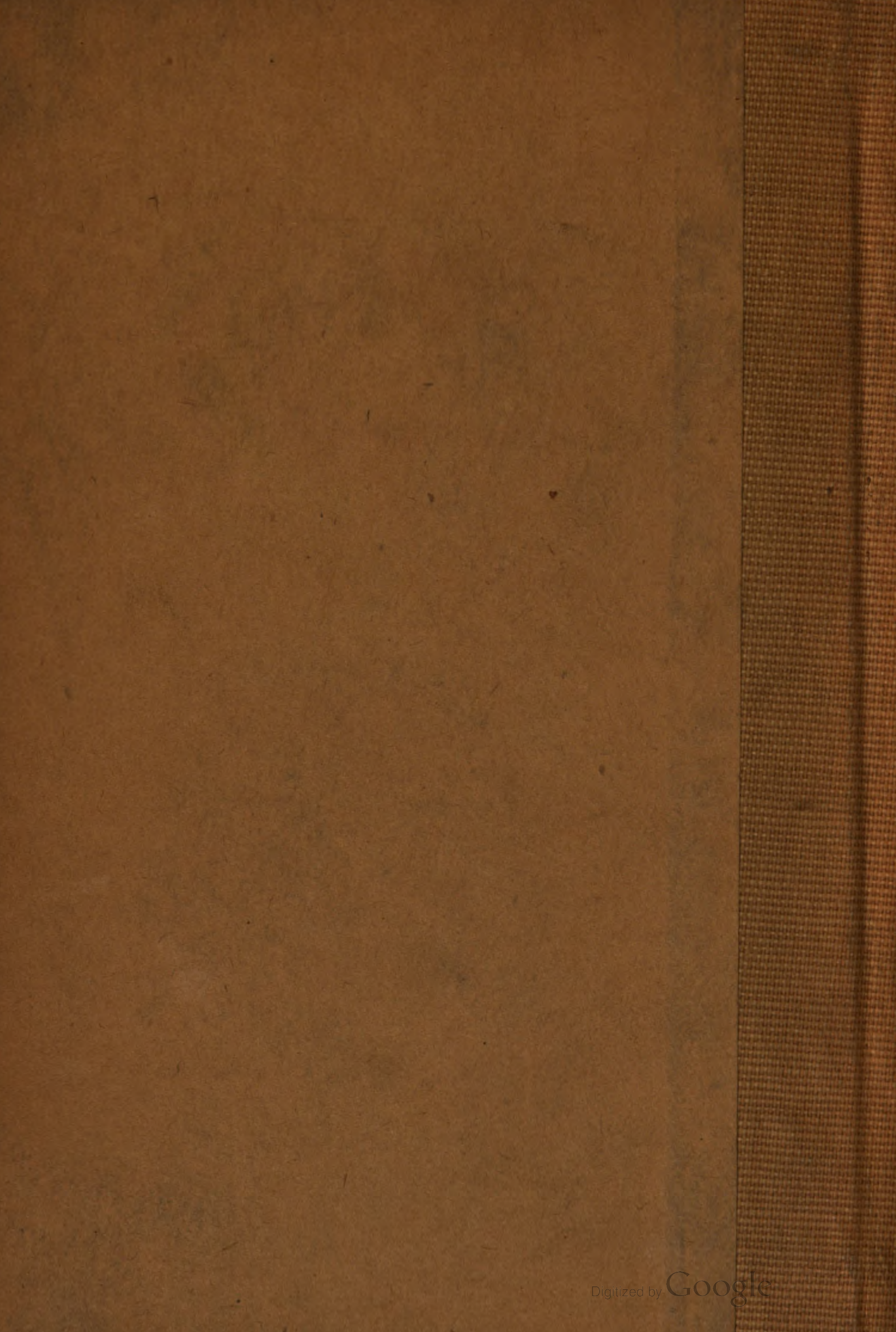
RAMON DE DALMAU Y DE OLIVART

MARQUÉS DE OLIVART

RECEIVED DECEMBER 31, 1911



Digitized by Google


Digitized by Google